
가덕도신공항 설명회 (4차) 사전질의에 대한 답변
(2024.2.7)

□ 부산엑스포 유치가 불발된 상황에서 가덕도신공항 공항개항('29년말) 및 준공('30년말) 계획은 변함이 없는지 ?

□ 지난 '23.3.14일 우리 부에서 발표한 로드맵에 따라 차질없이 가덕도신공항 사업을 추진하는 것이 저희의 목표임

○ 사업 초기 단계인 현재에는 공항개항 및 준공 계획 변경에 대하여는 검토하지 않고 있음

□ 가덕도 신공항 관련 하여 발주할 공사의 종류는 ?

□ 발주 공사는 크게 4개 유형으로 분류 가능

○ (부지조성공사) 활주로, 호안 등, 약 11조

○ (건축공사) 여객터미널, 20개 분야 60개동, 약 1.8조

○ (접근도로공사) 연장 약 9.3km, 1개 공구, 약 6천억

○ (접근철도공사) 연장 약 16.5km, 2개 공구, 각 6천억, 총 약 1.2조원

* 도로 철도공사는 총사업비 협의 결과에 따라 변경 가능하며,

* 예정가격 작성기준, 엔지니어링사업 대가기준, 건설엔지니어링 대가 기준에 따라 재산정하여 입찰공고시 추정가격을 제시 예정

□ 가덕도신공항 신공항 부지조성공사의 향후 일정은?

□ 지난 1.31일 대형공사 입찰방법심의를 완료하였으며 다음절차는 아래와 같음

- 입찰안내서에 대한 중앙건설기술심의위원회의 심의(자문)
- 공사입찰공고문에 대한 조달청 협의
 - 입찰참가자격, 예정가격 적정성 등
- 공사 입찰 요청(국토부 ⇨ 조달청) '24년 상반기 내

□ 가덕도신공항 부지조성공사의 입찰참가자격은?

□ 현행 계약예규와 조달청 지침에 따른 예정임

○ 다만, 대규모 공사임을 감안하여 공공계약의 유형별 구성원 수와 구성원별 계약참여 최소지분율에 대하여는 관계기관과 협의 중

* (현행) 1,000억원 이상 공사 구성원수 10인 이하, 최소지분율 5% 이상이며, 구성원수 및 최소지분율은 20% 범위내에서 조정 가능, 상위 10개 중 2개사 공동참여 가능

○ 또한, 시공능력평가액 등에 대하여도 우리기업이 참가할 수 있는 수준을 종합적으로 검토할 예정임

□ 입찰참가자격이 확정되면 별도 안내 예정임

□ 가덕도신공항 부지조성공사는 계속비 사업인지 ?

□ 계속비 사업으로 추진을 위해서는 국가재정법 제23조에 따라 국회 의결이 필요하나, 동 공사는 국회 의결을 받지 못하였음

○ 따라서, 금번 발주할 부지조성공사는 장기계속공사 방식으로 계약을 체결할 것으로 예상됨, 구체적인 계약방식은 조달청 협의 결과에 따라 정해질 예정임

□ 기본설계 분야별 항목 및 배점기준은 ?

□ 기본설계 입찰서 평가기준 등에 포함된 입찰안내서에 대하여는 중앙건설기술심의위원회의 심의(자문)을 통해 확정할 예정임

○ 다만, 검토 중인 평가 분야는 아래와 같으며, 공종의 중요도에 따라 적정 점수를 배분할 예정임

공항	항만	토질 및 기초	토목구조	토목 시공	전기 통신	스마트 건설기술
----	----	---------	------	-------	-------	----------

○ 스마트건설분야에 BIM 적용을 포함하여 타 사업 사례보다 배점을 상향시키는 방안도 검토 중에 있음

□ 가덕도신공항은 설계·시공·유지관리 전 단계에 BIM을 적용 예정이라고 하는데 구체적인 계획은 ?

□ 가덕도 신공항은 사업 전 단계에 걸쳐 BIM기법을 적용할 예정이며, 우리 부에서 기 제시한 지침*을 준용하여 추진할 계획임

* 건설산업 BIM 기본지침(' 20.12), 건설산업 BIM 시행지침(' 22.07)

○ 입찰안내서에 구체적인 BIM 적용방안을 제시*할 예정이며, 제안서를 작성하는 컨소시엄은 BIM 분야를 충실히 이행하여 주시길 요청 드림

* BIM 제안요청서, BIM 프로토콜, BIM 수행요구서 및 수행기준서 등

○ 아울러 BIM 기반의 사업관리체계 및 공동정보관리환경(CDE)을 별도 구축하여 BIM 설계내용 적용 및 활용에 지장이 없도록 조치할 계획임

□ 민간의 창의적 아이디어 제시 범위를 어디까지 생각하고 있는지?

ex) 연약지반 개량 공법(DCM, 해상 PBD), 공항부지, 매립부지 경계 등에 대한 변경 제안 등

□ 입찰안내서 작성 단계에서 변경 불가조건을 구체적으로 검토하여
제시할 예정임

- 기본계획 수립시 관련기관과 협의한 인허가(전략환경영향평가, 산지전용, 공유수면 기본계획 반영 등)의 재협의를 발생하지 않으며
- 각종 설계기준 및 시방기준에 부합하며, 적기개항을 담보할 수 있는 창의적인 아이디어는 제안 가능하다고 판단됨

□ 활주로 위치 표고, 서측 매립부지 계획고의 변경 제안을 허용되는지?

- 가덕도신공항의 활주로 위치와 표고 변경은 제한표면과 연관이 있어 신중한 접근이 필요, 민간창의적인 아이디어를 고려 일정 범위내에서 조정은 가능토록 검토하고 있음
 - 서측 매립부지의 계획고는 토공 유동과 관련이 있어 제한표면에 저촉되지 않는 범위에서 변경 제안이 가능토록 검토 중임
 - 향후 입찰안내서에서 정확히 검토하여 제시하겠음

□ 지역기업 우대기준은 마련되는 것인지 ?

□ 현행 계약예규 및 조달청 지침에서 일괄입찰 방식의 경우 지역기업
가점 방식으로 적용되는 것으로 알고 있음

○ 가덕도신공항의 사업규모를 감안시 최대 참여자수, 최소지분율과
지역업체 우대기준은 상호 연계되어 있음

○ 사업추진에 영향을 주지 않는 범위에서 적정 우대기준(안)을
마련하여 관계기관 협의를 하고 그 결과에 따라 처리하겠음

□ 보상관련 추진 현황은 ?

□ 지난 기본계획 고시(23.12.29)시 공항구역으로 편입되는 토지세목을 기본계획에 포함하여 고시하였음

- 보상업무를 위탁받은 부산시에서는 보상물건 조사용역을 발주하여 보상물건조사를 실시하고 있음 * 어업피해영향조사 용역도 시행중

< 공항구역 편입토지 현황 > * 공유수면 면적은 3,921천㎡

전체		국유지		공유지(부산시,강서구)		사유지	
필지	면적 (㎡)	필지	면적 (㎡)	필지	면적 (㎡)	필지	면적 (㎡)
991	2,750,018	93	2,292,533 (83.4%)	228	86,148 (3.1%)	670	371,337 (13.5%)

- 지난 1월 23일 국토부, 부산시, 보상대책위 합동회의에서 정례협의회 운영 등을 통해 상호 원활한 보상을 위해 노력하기로 합의
- 향후 공사추진에 지장이 없도록 지속 보상업무 추진 예정임

□ 공사기간이 짧아 조기착수가 중요, 공사 착수를 위해 발주처와 시공사의 각종 인허가 역할 분담은 어떻게 되는지?

□ 적기에 인허가를 득하는 것이 공기단축에 중요한 요소임을 발주처는 정확히 인지하고 있음

○ 환경영향평가 용역은 ‘24년 1월말 조달청에 입찰공고 요청하였으며, 실시설계적격자 선정 이전에 교통영향평가, 재해영향평가, 문화재 관련 용역사가 선정될 수 있도록 준비 중

○ 인허가 기간을 단축하고, 실시계획 승인과 동시에 공사 착수할 수 있도록 최선을 다해 지원할 예정임

□ 부지조성공사를 국토부에서 발주한다고 하는데 향후 건설공단과의 관계는 ?

- 사업일정을 고려 부지조성공사는 국토부에서 발주하고, 향후 건설공단설립 이후 국토부의 권한과 책임을 건설공단이 승계하는 것으로 처리할 예정임 (입찰안내서에 명기 예정)
- 현 일정을 고려시 현장설명, 입찰안내서 질의응답 등에 발주 초기 업무는 추진단에서 처리할 예정임
- 공단의 설립 및 인원 채용 현황 등을 감안하여 적절한 시기에 사업관리(계약 착공 등) 업무를 공단으로 이관시킬 예정임

□ 가덕도신공항건설공단 임직원 채용은?

□ 공단은 3본부 체계*로 구성하고, 올해 말까지 100여명 규모로 운영 예정

* 3본부 : 기획경영본부, 건설본부, 건축본부

○ 인원은 사업진행 상황에 따라 단계적으로 확충할 예정임

□ 구체적인 일정은 공단 설립위원회 심의를 거쳐 확정하여
상반기 중 채용을 진행할 예정임

○ 건설·건축 분야에 역량있는 분들의 많은 참여 부탁드립니다

□ 공사 발주시 우선시공분을 제안을 포함하여 발주할 예정인지?

□ 본 공사는 짧은 공기에 공항을 개항하기 위해 Fast-Track 방식 적용을 검토 중에 있음

○ 부지조성공사의 우선시공분 예산은 10억원으로 계획하고 있음, 자세한 내용은 입찰안내서 확정하여 제시하도록 하겠음

○ 우선시공분 실시설계 평가결과는 실시설계 적격자 결정을 위한 설계점수에는 반영하지 않으며, 우선시공분 실시설계 적격여부 심의에만 활용할 예정임

□ 특별법 처리 당시 국토부는 “진해 비행장과 공역이 중첩되고, 김해공항 관제 업무가 복잡해져 안전사고 위험이 증가한다고 지적했는데 공항 입지에 문제가 있는 것 아닌지? (1.30 중앙일보 칼럼)

□ 기본계획에서 검토결과 김해공항과 진해비행장 관제구역 일부가 중첩되어 있으나 안전에는 문제가 없는 것으로 검토됨

○ 서울접근관제구역 내에서도 인천공항, 김포공항, 서울공항 및 수원비행장 간 관제공역 일부가 중첩되어 있으나, 항공기 안전 운항에 문제는 없음

□ 다만, 신공항 입지에 따라 다소 혼잡해진 비행공역과 관제중첩에 대하여는 국토교통부, 국방부(공군, 해군)으로 구성된 T/F를 운영하여 개항전까지 공역구분, 관제절차 등에 대한 개선안을 마련할 계획임

□ 수심이 30m에 이르고 태풍이 지나는 길목"이라는 지적이 있는데
공항 입지에 문제가 있는 것 아닌지? (1.30 중앙일보 칼럼)

□ 가덕도신공항 위치의 수심은 EL.0~27m 내로 분포하고 있으며,

○ 기본계획은 태풍파(Maemi 등)와 100년 빈도 설계파를 적용한 구조물
(방파제, 호안 등) 계획하여 태풍 등에 안전한 공항을 계획하였음

□ 과거 20년간 동아시아중해에서 발생한 태풍은 482건이며 이 중에서
한반도에 영향을 끼친 태풍은 65건임 (기상청 발표자료)

○ 한반도에 영향을 주는 태풍 발생시 국내 대부분의 공항은
영향권임을 감안할 때 공항 입지에는 문제가 없는 것으로 검토되었음

□ 육해상에 걸쳐 있는 활주로 부등침하 우려가 있는 것 아닌지?
(1.30 중앙일보 칼럼)

□ 해상 활주로 구간에 대한 부등침하 발생 검토결과 ICAO에서 제시한 기준(0.1%/30m)은 만족하는 것으로 검토 되었음

○ 시공 중에는 활주로 전 구간의 상세한 침하 검토 및 연약지반개량 선시행으로 부등침하에 발생 가능성을 검토 조치할 예정이며

* 시공완료시 까지 1차 압밀을 완료하는 것을 목표로 검토

○ 운영 중에는 지속적인 계측 및 점검 진단을 통한 포장 유지관리를 통해 활주로 이용에 문제가 없도록 조치할 계획임

* 운영중에는 2차압밀(크리프 침하)을 계측하여 적기에 포장 보수보강(덧씌우기) 조치

□ 활주로 1개로는 화재 등 비상 상황에 대처하기 어렵다는 지적이 있는데? (1.30 중앙일보 칼럼)

□ 국내·외 설계기준에 따르면 활주로의 설치 개수는 항공기의 수용능력과 활주로 이용률을 고려하여 선정하는 것으로 화재 등 비상 상황을 고려하여 계획하지는 않음

□ 가덕도신공항 기본계획 시 활주로 개수는 국내·외 설계기준에 따라 적정하게 계획하였음

* 2065년의 예측 수요는 연 2,326만명, 활주로 1본 처리용량은 연 3,594만명

□ 활주로 추가 설치에 대한 대처가 아닌 단일 활주로 처리용량을 상회하는 시기를 고려하여 설치할 필요가 있음

□ 김해공항보다 가덕도가 더 멀고, 활주로 1개로는 국내선이 들어갈 수 없어 국내선과 국제선이 이원화 되어 불편한 공항이 될 수밖에 없는데? (1.30 중앙일보 칼럼)

□ 한 개의 도시에 복수의 공항을 운영하는 사례는 많으며

- 일본 간사이공항(국제선 중심, 국내선 보조)과 오사카 공항(국내선 전용)
- 한국 인천공항(국제선 전용)과 김포공항(국내선 중심, 국제선 보조)

□ 가덕도신공항과 김해공항의 이용객의 이동패턴 및 지역여건 등을 검토하여 개항이전 효율적인 공항 운영방안을 제시할 예정임

□ 청주건설 질의사항

1. 부지조성공사 발주시 특정 공종에 대한 분담이행 부분이 가능한지?
2. 철도 발주관련 국가철도공단에 위임해서 진행하는지?
3. 철도 발주관련 지역업체 의무비율은 최소 20% 이상 으로 하는지?
4. 철도의 경우 수서-광주 복선전철 발주처럼 E&M 분야(궤도 신호 통신 전력 전차선 등)을 포함하여 발주를 하는지?
아님 분리발주를 검토하는지?

- ① 공동 이행방식 혹은 분담이행 방식 등은 조달청 협의 결과 따르도록 하겠음
- ② 철도 건설(발주포함)업무는 국가철도공단에 위탁하여 시행 예정임
- ③ 지역업체 의무비율 대상사업 지정은 기재부의 고시가 필요하나, 동 사업은 아직 의무비율 대상사업으로 지정 고시가 이루어지지 않는 것임
- ④ 포함 혹은 분리발주는 대형공사입찰방법 심의 결과에 따를 예정임

□ 대한건설협회 부산광역시회 질의 사항

○ 지역의무 공동도급 적용 가능 여부?

가덕도신공항 부지조성공사 발주와 관련하여 국토부의 두 차례 설명회와 각종 보도내용들을 보면 입찰방식 협의 과정 등이 대기업에만 초점이 맞춰져 있고 지역중소 건설업체들을 배려하는 노력은 부족한거 같다. (상위 10개사 공동도급 제한 완화, 지역의무 고시사업 미적용 등)

초대형 국책사업에 대기업의 풍부한 경험이 중요할 수 있으나 대형공사라고 해서 실적이 있는 업체만 참여시키면 중소기업체는 영원히 실적을 쌓을 수 없는 구조가 되고 양극화 현상만 심화될 것.

국토부는 이 사업의 동력이 특별법에 근거한다고 수차례 강조해 왔으며, 동 특별법 18조에는 신공항건설예정지역의 지역기업 우대할 수 있도록 규정.

이러한 특별법의 취지를 감안하여 지역 중소기업체들도 한단계 성장할 수 있는 발판을 마련해주시기 바랍니다.

공사의 규모와 난이도 측면에서 경험 있고 기술력이 있는 대기업이 주도적으로 진행하되 지역 중소기업체들도 기술이전 등 경험을 쌓을 수 있도록 지역의무 공동도급을 적용 해줄 수 있는지?
(국계약법 시행령 72조3항제2호에 다른 공동계약 대상사업에 추가)

⇒ 지역업체 의무비율 대상사업 지정은 국가계약법 시행령에 따라 기획재정부의 고시가 필요하나, 동 사업은 아직 의무비율 대상사업으로 지정 고시가 이루어지지 않았음

동 사업이 국가계약법 제72조제3항제2호 대상사업에 해당하는지에 대하여는 별도로 기획재정부와 협의가 필요함

제72조(공동계약) ①법 제25조의 규정에 의한 공동계약의 체결방법 기타 필요한 사항은 기획재정부 장관이 정한다.

② 각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원이 경쟁에 의하여 계약을 체결하고자 할 경우에는 계약의 목적 및 성질상 공동계약에 의하는 것이 부적절하다고 인정되는 경우를 제외하고는 가능한 한 공동계약에 의하여야 한다.

③ 각 중앙관서의 장 또는 계약담당공무원은 제2항에 따른 공동계약을 체결할 때 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업인 경우에는 공사현장을 관할하는 특별시·광역시·특별자치시·도 및 특별자치도에 법인등기부상 본점소재지가 있는 자 중 1인 이상을 공동수급체의 구성원으로 해야 한다. 다만, 해당 지역에 공사의 이행에 필요한 자격을 갖춘 자가 10인 미만인 경우에는 그렇지 않다.

1. 추정가격이 고시금액 미만이고 건설업 등의 균형발전을 위하여 필요하다고 인정되는 사업

2. 저탄소·녹색성장의 효과적인 추진, 국토의 지속가능한 발전, 지역경제 활성화 등을 위해 특별히 필요하다고 인정하여 기획재정부장관이 고시하는 사업. 다만, 외국건설사업자(「건설산업기본법」 제9조제1항에 따라 건설업의 등록을 한 외국인 또는 외국법인을 말한다)가 계약상대자에 포함된 경우는 제외한다.

○ 공구분할 가능 여부?

1, 2차 설명회 당시에도 공구분할에 대한 이야기가 나왔었지만 골재원이 하나이고 연결부 문제 등 이유와 2030 엑스포에 맞춘 조기개항을 이유로 공구분할이 공기단축 효과가 없다고 국토부는 이야기 했었고, 한편으로 공구분할에 대한 사항을 과제로 삼고 연구하겠다는 이야기도 했었는데 어떠한 연구가 있었는지?

⇒ **가덕도신공항 기본계획 기본계획 용역진과 공구의 수직적 분할 혹은 수평적 분할을 검토하였으며, 검토결과 공구 분할시 공사비 절감 및 공기 절감 효과는 없는 것으로 검토 되었음**

업계에서 느끼기에는 처음부터 항상 공구분할은 배제되어 있다는 느낌이다. 사업 동력이나 조기 착공의 당위성은 인정하지만 개항 시기에 대한 압박이 사라진 상황에서 다른 공항 사례처럼 공구를 분할하는 방안을 더 적극적으로 고려해야 하지 않나? 이에 대한 국토부의 의견은?

⇒ **공구 분할 방안에 대하여는 지난 ' 23년 9월 20일 기본계획 설명회에서 업계의 제안을 요청 드렸으나 현재까지 업계는 저희에게 적절한 공구분할 안을 제시 하지 않고 있음**

공기 및 공사비 등에 부정적인 영향을 미치지 않는 공구분할 방안이 없기에 동 사업은 단일공구로 추진 하는 것임

○ 일부 구간 지역업체에 할당 가능?

부지조성공사 자체가 산을 깎고 바다를 매립하는 고난이도 작업이라는 점은 잘 알고 있다. 그러나 부지조성 모든 구간이 이러한 고난이도 작업은 아닐 것이다. 따라서 비교적 난이도가 낮은 일부 구간을 지역업체들을 위해 배정하여 따로 발주해 줄 수 없는지?

⇒ 동 사업은 기본적으로 국가사업이며, 국가계약법에 따라 사업이 추진됨

동사업은 공구분할이 곤란한 사업으로 지역업체를 위한 일부구간 배정은 곤란

○ 공동계약 운용요령 및 공동수급체 평가 개정 여부?

7조원 규모 건설공사의 토목 실적을 맞춰 컨소시엄을 구성하려면 대형건설사 간에도 공동도급(실적보완) 없이는 입찰 참여가 불가능 하며, (5년 업종실적 평가 시 추정가격 5배수 35조 필요)

지역업체가 공동도급으로 참여하는 경우 정상적으로 공동수급체 평가가 가능한 최소 지분을(5%)에 해당하는 시공능력평가액(토목 3,500억원)을 갖춘 지역업체는 극소수(3개사)에 불과하며, 이마저도 업종실적 고려 시 참여 가능 여부는 미지수

또한 5% 지분에 대한 막대한 설계비 부담 등 부지조성공사에 지역업체가 참여하기 위해서는 최소지분율 (5%) 기준을 삭제하고 구성원간 자유롭게 지분율을 정할 수 있도록 해야 함.

2조원 규모의 ‘사상-해운대 지하 고속도로’ 민자사업의 경우 지역업체가 최소 1% ~ 최대 3% 지분으로 총 14% 수준으로 참여하였으며 구성원 수도 총 18개사가 구성원으로 참여 (부산지역 업체 7개사 참여)

7조원 규모의 신공항 부지조성공사의 경우 실적보완 및 설계비 부담 등 지분율 세분화가 불가피하며, 구성원수 제한 기준도 삭제되어야 가능

최소 지분율 및 공동수급체 구성원수 제한 규정 삭제 등 계약예규 개정이 가능한지?

⇒ 사상 해운대 고속도로 사업은 민자사업으로 국가계약법의 공동도급 조항에 구속 받지는 않음

동 사업 관련 최소지분율 및 공동수급체 구성원 수 제한 규정에 대하여 기획재정부 등 관계 기관과 협의해 보겠음

○ 지역업체 시공능력평가액 제한 미적용 가능 여부?

현행 조달청 PQ기준에 따르면 공동수급체 평가 시 구성원의 공사참여 지분율에 시공능력평가액을 한도로 산정한 비율(시공비율)을 적용함에 따라 시공능력평가액이 부족한 지역업체는 원칙적으로 참여가 배제되고 있음

특별법과 우대기준 등을 통해 PQ기준을 개정하여 지역기업은 시공능력평가액에 따른 공동수급체 평가기준을 적용하지 않도록 해야, 대형건설사와 지역건설업체 간의 공동수급체 구성을 원활하게 할 뿐만 아니라 특정 상위군의 업체들만이 아닌 다수의 지역건설업체들에게 참여 기회를 제공 가능

이러한 방안에 대한 국토부의 의견은?

⇒ 요청하신 내용에 대하여도 기획재정부 등 관계기관과 협의해 보겠음